Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4371**

17. Wahlperiode 03. 01. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Automatische Mittelpufferkupplung im Eisenbahngüterverkehr

Ausführungen der Bahngesellschaften zur Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung im Eisenbahngüterverkehr legen eine Steigerung der Transportleistungsfähigkeit der Güterbahn von mindestens 30 Prozent dar. Die Studie „Automatische Mittelpufferkupplung (AK) – Kosten-Nutzen-Analyse“ (www.automatische-mittelpufferkupplung.de) von Prof. Bernhard Sünderhauf vom April 2009 leitet daraus einen Zuwachs auf der Schiene in der Größenordnung von 30 Prozent und eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene von rund 7 Prozent ab. Dies führt zu einer CO_2-Einsparung von etwa 3,33 Mio. t CO_2 pro Jahr. Das entspricht 0,4 Prozent des CO_2-Ausstoßes der Bundesrepublik Deutschland und ist danach relevant für den Klimaschutz.

Darüber hinaus verspricht die AK eine Renaissance des Einzelwagengüterverkehrs, die zu noch größeren Verlagerungseffekten führen kann.

Versuche, das heutige manuelle Puffer- und Schraubenkupplungssystem umzustellen auf eine AK, scheiterten in mehreren Anläufen an einer europäischen Einigung und einem praktikablen Umstellungsfahrplan, obwohl seit 1976 alle neuen Güterwagen für eine Umrüstung vorbereitet sind. Da in der Zwischenzeit automatische Mittelpufferkupplungssysteme verfügbar sind, die sich sowohl mit der heutigen Schraubenkupplung als auch mit dem automatischen Mittelpufferkupplungssystems der osteuropäischen Bahnen nutzen lässt, ist eine Umstellung einfacher realisierbar.

Die angesprochene Studie errechnet für eine Umstellung innerhalb von fünf Jahren einen volkswirtschaftlichen Gewinn bereits im ersten Jahr und einen betriebswirtschaftlichen Gewinn bereits ab dem dritten Jahr der Umstellungsphase. Demzufolge ist die Einführung einer AK für den Eisenbahngüterverkehr wirtschaftlicher als jedes bisher realisierte und geplante Infrastrukturprojekt und als die Umstellung auf ein einheitliches Zugsicherungssystem in Europa.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche entscheidenden Vorteile erwartet die Bundesregierung nach Einführung einer AK für den Eisenbahngüterverkehr, und wie quantifiziert sie diese Vorteile?

2. Welche entscheidenden Nachteile erwartet die Bundesregierung nach Einführung einer AK, und wie quantifiziert sie diese Nachteile?

3. Welche relevanten Hürden erwartet die Bundesregierung bei Einführung einer AK, und wie geht sie mit diesen um?

4. Welche Maßnahmen und Initiativen auf nationaler Ebene hat die Bundesregierung ergriffen zur Einführung einer AK, und wann hat sie diese ergriffen?
5. Welche Maßnahmen und Initiativen auf nationaler Ebene wird die Bundesregierung ergreifen zur Einführung einer AK, und wann wird sie diese ergreifen?
6. Welche Maßnahmen und Initiativen auf europäischer Ebene hat die Bundesregierung ergriffen zur Einführung einer AK, und wann hat sie diese ergriffen?
7. Welche Maßnahmen und Initiativen auf europäischer Ebene wird die Bundesregierung ergreifen zur Einführung einer AK, und wann wird sie diese ergreifen?
8. Welche Voraussetzungen muss der Gesetzgeber auf nationaler Ebene zur Einführung einer AK schaffen?
9. Welche Voraussetzungen muss der Gesetzgeber auf europäischer Ebene zur Einführung einer AK schaffen?
10. Welchen Umstellungsfahrplan zur Einführung einer AK strebt die Bundesregierung an?
11. Welche Erfahrungen hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) mit der UIC-Mittelpufferkupplung (UIC = International Union of Railways) des Typs AK69e im Ganzzugverkehr gesammelt?
12. Wie viele Güterwagen der DB AG sind mit der automatischen Mittelpufferkupplung des Typs AK69e ausgerüstet und wie viele mit der Z-AK sowie der C-AKv?
13. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Vorbereitungen für eine europaweite Umrüstung des Güterwagenbestands von Seiten des UIC bereits getroffen wurden, und wenn ja, welche?

Berlin, den 3. Januar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333